SŁUPSKIE STUDIA HISTORYCZNE
Nr 10 ROK 2003

A R T Y K U Ł Y

MONIKA JANKIEWICZ-BRZOSTOWSKA
CENTRALNE MUZEUM MORSKIE, GDAŃSK

AUGUST LASCZKY – MALARZ STATKÓW BAŁTYCKICH

Przedmiotem niniejszego artykułu jest prezentacja twórczości Augusta Lasczky'ego, pochodzącego z Polski malarza, autora licznych portretów kapitańskich jednostek bałtyckich. Pomysł podjęcia tego tematu narodził się przy okazji prac nad organizacją Galerii Morskiej w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku. W zbiorach Muzeum znajdowały się już wcześniej dwa sygnowane obrazy tego malarza. Zestawienie z nimi portretu „Emilie Heyse", określanego dotychczas jako praca nieznanego autora, zrodziło przypuszczenie, że on także wyszedł spod ręki Lasczky'ego. Hipotezę tę potwierdziły późniejsze badania, uwieńczone odnalezieniem sygnatury malarza[1]. Wydarzenie to zainspirowało piszącą te słowa do bliższego zainteresowania się sylwetką autora.

Zagadnienie portretów kapitańskich i ich twórców pozostaje w zasadzie poza kręgiem zainteresowań historyków sztuki i stanowi domenę pracowników muzeów morskich, w większości zainteresowanych przede wszystkim dziejami portretowanych statków. Stąd trudności związane z odnalezieniem informacji o autorach. Tylko nieliczne opracowania o charakterze słownikowym wymieniają także malarzy portretów kapitańskich[2]. Najwięcej informacji dostarczają publikowane katalogi zbiorów muzeów morskich[3] i poszczególnych wystaw[4].

Wiadomości dotyczące biografii Augusta Lasczky'ego są bardzo fragmentaryczne i niepewne. Jej zrąb zrekonstruował Werner Timm, który korzystał z relacji po-

---

[1] Szczegóły dotyczące okoliczności identyfikacji autora: M. Jankiewicz-Brzostowska, *Zagadnienie autorstwa portretu kapitańskiego „Emilie Heyse" ze zbiorów Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku*, Nautologia r. XXXVII (2002), nr 1-2 (138), s. 60-62.

[2] D. E. R. Brewington, *Dictionary of Marine Artists*, b.r. i m.

[3] A. S. Davidson, *Marine Art and Liverpool*, Liverpool 1986; W. Timm, *Kapitänsbilder. Schiffsporträts seit 1782*, Rostock, b.r.; S. Reissmann, *Von Achilles bis Zephir. Die Schiffspor-träts des Rostocker Schiffahrtsmuseums*, Schriften des Schiffahrtsmuseums der Hansestadt Rostock, Rostock 1999.

[4] A. Tibbles, *Art and the Sea*, Liverpool, b.r.; *Port Panorama. An Exhibition of Marine Paintings* [katalog wystawy], Merseyside Maritime Museum, [Liverpool] 1986.

tomków malarza. Podane poniżej informacje oparte są na jego ustaleniach[5]. Ze źródeł wnosić można, że August Lasczky urodził się w 1815 roku[6]. Koleje jego losu w kraju znamy jak dotąd wyłącznie z przekazów rodzinnych. Według nich był szlachcicem, ziemianinem i mieszkał w Warszawie[7]. Wypada w tym miejscu zaznaczyć, że dotychczasowe próby odnalezienia pośród polskiej szlachty rodziny o nazwisku „Lasczky" nie powiodły się. Poszukiwania tego rodzaju dodatkowo komplikuje okoliczność, że nazwisko malarza, znane nam w wersji używanej przezeń w Wielkiej Brytanii, mogło pierwotnie brzmieć nieco inaczej. Taka zmiana miała miejsce w przypadku jego synów, którzy sygnowali swoje obrazy: „Laschke".

Z relacji potomka malarza wiadomo, że skutkiem rany odniesionej w trakcie zbrojnych walk narodowo-wyzwoleńczych w Polsce dostał się do niewoli, a następnie został skazany na wygnanie. Nie są znane bliższe okoliczności potyczki, w której został ranny. Można tylko, na podstawie daty urodzenia, snuć domysły, że był to epizod Powstania Listopadowego lub wydarzenie związane z burzliwymi latami 1846-48.

Na wygnanie udał się do Niemiec. Tam ożenił się z pochodzącą z Lipska Rosą, tam też urodziło się dwoje ich dzieci. W 1855 roku mieszkał już w Sunderland w Wielkiej Brytanii, gdzie w tymże roku przyszło na świat trzecie dziecko, a w 1861 – czwarte. Z roku 1865 pochodzi zapiska określająca Lasczky'ego jako właściciela piwiarni („beer-house keeper"). Prawdopodobnie w tym samym czasie zatrudniał się też jako malarz w tamtejszej manufakturze fajansu. W roku 1866 zamieszkał w niedalekim North Shields. Powstałe tam portrety kapitańskie noszą nawet jego adres domowy: „19 Grey Street"[8] lub adres pracowni przy George Street. Zmarł 6 stycznia 1877 roku po półtorarocznych zmaganiach z suchotami.

Działalność malarską prowadzili także jego dwaj synowie urodzeni w Sunderland, Charles Maxwell (1855-1904) i Edwin Hugo (1861-1933), przy czym głównym kontynuatorem tradycji ojca był Edwin. Dla obu malarstwo było działalnością uboczną, uzupełniającą dochody[9]. Oprócz portretów kapitańskich Charles malował kwiaty, a Edwin pejzaże i sceny rodzajowe.

Jak wyżej wspomniano, August Lasczky był malarzem portretów kapitańskich. Nazwą tą określa się obrazy przedstawiające statki, przeważnie ujęte od strony burty, malowane na zamówienie pływających na nich kapitanów lub armatorów. Geneza tego specyficznego gatunku, przez wielu wykluczanego z dziedziny sztuki malar-

---

[5] W. Timm, *Der Schiffsbildmaler August Lasczky und seine Söhne*, Altonaer Museum in Hamburg, Jahrbuch 1973, Bd 11, 1973, s. 81-92.

[6] W. Timm ustalił, że Lasczky zmarł w wieku 62 lat w roku 1877, stąd wynika przypuszczalna data 1815.

[7] Często przemilcza się pochodzenie malarza z Polski. Por. np. S. Reissmann, *Von Achilles*, s. 164.

[8] W opisie sygnatury portretu „Richarda Cobdena" podano adres „18 Grey Street".

[9] Charles był z zawodu kamieniarzem, parał się też zegarmistrzostwem i czas jakiś pływał na statkach jako palacz. Edwin pracował na dworcu towarowym, należał też do Tynemouth-Volunteer-Life-Brigade – zachowały się zeszyty jego szkiców z lat 1897-1901, przedstawiających statki rozbite w okolicy North Shields, w ratowaniu których uczestniczył – por. W. Timm, *Der Schiffsbildmaler...*, s. 84-85.

skiej, nie została dotychczas jednoznacznie wyjaśniona. Wizerunki szczególnie okazałych lub wsławionych jednostek powstawały już w XVI i XVII wieku, zwłaszcza w Wielkiej Brytanii, gdzie od chwili rozgromienia hiszpańskiej armady artyści gorliwie dokumentowali dzieje marynarki.

Początkowo były to przede wszystkim wizerunki okrętów wojennych, pojedynczo lub w trakcie bitew. Portretowano także jachty państwowe i jednostki handlowe. Oryginalną grupę stanowią wizerunki jednostek w trakcie budowy[10]. Zaznaczyć jednak trzeba, że wszystkie wymienione kategorie nie były jeszcze portretami kapitańskimi *sensu stricto*.

Portrety kapitańskie pojawiły się niejako na zbiorowe zamówienie środowiska ludzi morza. Masowe zapotrzebowanie na te szczególnego typu obrazy stworzył dynamiczny rozwój dalekosiężnego handlu morskiego w osiemnastym stuleciu. Wkrótce moda na nie przyjęła się w brytyjskiej flocie handlowej, a co za tym idzie, wszędzie tam, gdzie docierała[11]. Za przykładem dawnej metropolii poszły w XIX wieku Stany Zjednoczone. Obyczaj zamawiania portretów kapitańskich rychło rozpowszechnił się również na wybrzeżach Morza Północnego i Bałtyku, które łączyły z Anglią ożywione kontakty handlowe. Obyczaj ten przyjął się także w basenie Morza Śródziemnego. Zlecali je armatorzy, jako upominki dla cenionych kapitanów, niekiedy zamawiali je też sami kapitanowie, szczególnie związani z konkretnymi jednostkami. Aspirując do stylu życia klas wyższych, chętnie ozdabiali salony swoich domów porcelaną przywożoną z dalekowschodnich rejsów i obrazami olejnymi. Zazwyczaj nie byli znawcami sztuk pięknych, natomiast uprawiany zawód był ich życiową pasją, stąd nad kunsztowne pejzaże i martwe natury przedkładali wizerunki dobrze znanych jednostek.

Z takiego profilu zapotrzebowań odbiorców wzięła się zapewne właściwa dla portretów kapitańskich troska o drobiazgową dokładność w odwzorowaniu szczegółów wyglądu i wyposażenia statków. Zadaniem ich było wierne ukazanie dowodzonej przez kapitana jednostki. Ci, dla których były przeznaczone, swoje statki znali doskonale i każda, najdrobniejsza nawet nieścisłość w tym względzie musiała wydawać im się rażąca. Z tej tendencji wynikała pewna graficzność ukazywania jednostek. Bardzo często brakuje im wolumenu, a wyraźne kontury zakreślają poszczególne formy, które kolor jedynie wypełnia. Jest to tendencja na tyle powszechna, że doprowadziła do powstania teorii, iż portrety kapitańskie wywodzą się ze stoczniowych rysunków technicznych. Czy tak było istotnie? Istnienie w malarstwie nowożytnym wyżej wskazanych tematów prezentujących statki zdaje się temu przeczyć. Nie można oczywiście wykluczyć, że rysunki techniczne wywierały wpływ na twórców lub w niektórych wypadkach mogły być dla nich pomocą. Świadectwa źródłowe mówią jednak raczej o malarzach szkicujących statki przybywające do portu, w pobliżu którego mieszkali.

---

[10] Przykłady tego rodzaju obrazów zwłaszcza w zbiorach National Maritime Museum w Greenwich.

[11] Portrety kapitańskie autorstwa azjatyckich artystów tworzą znaczące zespoły w kolekcjach takich muzeów, jak np. Merseyside Maritime Museum w Liverpoolu.

Twórcy portretów kapitańskich mieli bardzo zróżnicowane umiejętności warsztatowe. Często byli to marynarze, którzy podejmowali naukę malarstwa po zakończeniu kariery w żegludze. Przykładem może tu być Duńczyk Jacob Petersen (1774--1855), marynarz, później pilot, a wreszcie twórca portretów kapitańskich, który uczył się u profesjonalnego malarza[12]. Zdarzali się też tacy, którzy uprawiali malarstwo dorywczo, traktując je jako dodatkowe źródło dochodu, uzupełniające zasadnicze zarobki. Obrazy zaliczane do portretów kapitańskich wychodziły też niekiedy spod ręki prostych marynarzy. Nie brakowało jednak też malarzy cieszących się dużą sławą, jak chociażby Samuel Walters (1811-1882) z Liverpoolu[13]. Poziom jego twórczości jest na tyle wysoki, że niektórzy wątpią, czy można go zaliczać do twórców portretów kapitańskich.

Wyłania się tu zagadnienie szczegółowej definicji portretu kapitańskiego. Od razu stwierdzić trzeba, że z pewnością nie uda się jej sformułować całkowicie jednoznacznie. Jak każda w zasadzie dziedzina aktywności ludzkiej, twórczość malarska – nawet ta bliższa rzemiosłu niż sztuce – wymyka się próbom sztywnego kategoryzowania. Spróbujmy jednak wskazać na cechy charakterystyczne portretów kapitańskich, częściowo już wymienione. Na pierwszym miejscu wymienić należy – jak wynika z wcześniejszych uwag – drobiazgową dbałość o wierne odwzorowanie wyglądu jednostki. Aby rozwiać nawet cień wątpliwości, autorzy częstokroć opatrywali portrety podpisami, określającymi nazwę jednostki, nazwisko kapitana, datę powstania obrazu (bywało, że dzienną), a także port macierzysty statku lub port, na tle którego go przedstawiono.

Dążenie do maksymalnej wierności względem rzeczywistego wyglądu statku sprawiło, że autorzy portetów kapitańskich zdecydowanie przedkładali ujęcie od strony burty nad jakiekolwiek inne rozwiązanie kompozycyjne – unikano skrótów perspektywicznych, by nic nie mąciło czytelności wizerunku. Taki zabieg pozwalał zaprezentować widzowi kadłub w całej okazałości, zazwyczaj z imponująco rozwiniętymi żaglami, oraz stosunkowo najwięcej szczegółów takielunku. Chęć wszechstronnego zaprezentowania walorów i cech charakterystycznych portretowanej jednostki prowadziła niekiedy do powstawania swoistych „portretów podwójnych", na których oprócz widoku od burty, ukazywano ten sam statek od strony rufy lub dziobu[14].

Portrety kapitańskie mają zazwyczaj reprezentacyjny charakter, co jest zrozumiałe w kontekście genezy tego gatunku; ujęcie od burty sprzyjało takiej konwencji. Pozwalało nie tylko w pełni prezentować cechy charakterystyczne statku, ale dawało też możliwość ukazania jednostki w sposób majestatyczny i okazały, często pod pełnymi żaglami. Malarze mający za sobą doświadczenie zawodowe w marynarce intuicyjnie dostosowywali liczbę i rodzaj podniesionych żagli do warunków pogodowych, jakie odmalowywali. Niekiedy przed autorem stawiano zadanie upamiętnienia

---

[12] A. S. Davidson, *Marine Art*; *Port Panorama*, s. 18.
[13] A. Tibbles, *Art and the Sea*, s. 8.
[14] Np. Portret barku „Amity", 1818 r., *Port Panorama*, s. 4; Portret statku „Antigua Packet", Miles Walters, 1815, Tamże, s. 24.

jakiegoś szczególnie groźnego epizodu z dziejów statku. Powstawały wtedy obrazy pełne dramatyzmu, przedstawiające statek miotany falami, ze zwiniętymi lub podartymi przez sztorm żaglami.

Elementy pejzażu występujące na portretach kapitańskich są na ogół traktowane dość schematycznie. Zarysy lądów lub budowli portowych są płaskie, malowane niezbyt wprawnie, powietrzu brak przejrzystości, a samym obrazom głębi. Od tej reguły istnieje wszakże sporo wyjątków. Przede wszystkim malarze portretów kapitańskich przywiązywali dużą wagę do sugestywnego odtworzenia morza, z czym radzili sobie z różnym powodzeniem, ale byli tacy, którzy znakomicie wywiązywali się z zadania odmalowania pejzażu. Niżej mowa będzie o twórczości Augusta Lasczky'ego, ale można wymienić też twórców takich jak: Joseph Witham (1831--1901), którego prace charakteryzuje znakomicie opracowana perspektywa kolorystyczna, W. H. Yorke (1847-1921), trafnie portretujący nie tylko statki, ale i morze czy wspomniany już Jacob Petersen, mistrz rysunkowej niemal precyzji, by nie odwoływać się do sławnej rodziny Waltersów.

Twórczość Augusta Lasczky'ego opisywana bywa zazwyczaj łącznie z dorobkiem jego dwóch młodszych synów Edwina i Charlesa Laschke, którzy przejęli styl ojca tak dalece, że w przypadku prac niesygnowanych trudno jest niekiedy orzec, spod czyjej ręki wyszły. Werner Timm podaje listę 11 prac autorstwa Augusta Lasczky'ego[15]. Nie znany mu obraz tego autora opisuje Siegfried Fornacon[16]. W trakcie kwerendy prowadzonej na potrzeby tego studium ujawnionych zostało osiem dalszych obrazów omawianego autora, z których cztery zaliczone były przez Timma do niesygnowanych prac rodziny Lasczky/Laschke i cztery zupełnie mu nie znane. Trzy kolejne znajdują się w zbiorach Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku. Następnych sześć prac dodać można do listy na podstawie informacji zawartych na stronie „Fine Art Emporium"[17]. Tak więc ogólną liczbę znanych prac Augusta Lasczky'ego określić można wstępnie na 29. Liczba obrazów sygnowanych przez jego synów wynosi odpowiednio: 3 z sygnaturą „E. Laschke" oraz 7 sygnowanych „E&C Laschke". Obrazów niesygnowanych, przypisywanych rodzinie Lasczky/Laschke, zanotowano 19. Z tej liczby jeden, portret brygantyny „Hedwig", jest – jak mam nadzieję dowieść poniżej – niewątpliwie autorstwa Augusta Lasczky'ego, którego dorobek należy w tej sytuacji określić na 30 prac.

Sygnowane prace Augusta pochodzą z piętnastolecia pomiędzy rokiem 1861 a 1876. Obrazy sygnowane przez jego dwóch synów z lat 1877-82, sygnowane jedynie przez Edwina – 1883-86[18]. Grupa 19 prac niesygnowanych datowana jest na lata

---

[15] W. Timm, *Der Schiffsbildmaler*, s. 88-89.

[16] S. Fornacon, *Zwei ostdeutsche Segelschiffe*, Altonaer Museum in Hamburg. Norddeutsches Landesmuseum, Jahrbuch 1978/1979, Bd. 16/17, 1980, s. 175-190.

[17] K. Buchholz KG, *Laschke*, *August*, [w:] „Fine Art Emporium" [online], 1998-2001 [dostęp: 19.11.2002], dostępny w World Wide Web: http://www.fineartemporium.com/se-Laschke-A.htm. Jak widać, zastosowano na tych stronach pisownię nazwiska, której używali dopiero synowie malarza, ponadto napisano, że był Niemcem.

[18] Wobec takiego datowania prac sygnowanych „E. Laschke" traci podstawy wysunięta przez W. Timma teza, że sygnatura ta pochodzi od Augusta Lasczky'ego, który pod koniec życia,

1858-1894. Przypuszczalny autor datacji, W. Timm, nie podaje, na czym się ona opiera, ale na podstawie faktu, że często ma ona postać pary dat rocznych, niekiedy mocno od siebie odległych[19], wnioskować można, że jest to okres służby portretowanego statku. W. Timm notuje, że na przełomie wieków, w związku ze zmniejszeniem rozmiarów żeglugi z Bałtyku, znacznie spadła liczba zamówień na portrety kapitańskie[20]. Temu zapewne przypisać należy brak portretów z późniejszych lat życia Edwina.

North Shields było portem, do którego zawijały po pokonaniu Cieśnin Duńskich statki z Bałtyku. Stąd zapewne wynika bardzo czytelne rozmieszczenie geograficzne portów macierzystych jednostek malowanych przez rodzinę Lasczky/Laschke. Większość z nich to miasta na wybrzeżu Meklemburgii, na Rugii, Pomorzu Zachodnim i na południowym wybrzeżu Norwegii. Spoza tego obszaru pochodzą jedynie statki z Gdańska i Kłajpedy. Najczęściej występujące typy statków to bryg i bark, zdarzają się też brygantyny i szkunery rejowe – ogólnie mówiąc, są to dwu- lub trójmasztowe statki handlowe średniej wielkości, bardzo popularne w żegludze na Bałtyku i Morzu Północnym w drugiej połowie XIX w.

Jako malarz portretów kapitańskich August Lasczky trzymał się wymienionych reguł tego gatunku, tzn. przedstawiał statki od burty, chętnie pod pełnymi żaglami, opatrując obrazy podpisami w obrębie kompozycji. Statki ukazywane są na tle morza, z zarysami wybrzeża z prawej lub lewej strony w oddali, przy linii horyzontu, obniżonej do 1/3 wysokości kompozycji. Początkowo jednostki ujmowane są od strony prawej burty, a podpisy przy dolnej krawędzi umieszczane bezpośrednio na tle toni morskiej. Jedno i drugie ulegnie zmianie od roku 1870. Już jednak na pierwszych pracach pojawiają się elementy sztafażu tła, które będą obecne przez cały okres twórczości malarza. Należą do nich: jasnoszare klifowe wybrzeże z latarnią morską, trójdzielna grupa skał, statek parowożaglowy z obficie dymiącym kominem pomiędzy dwoma słabiej widocznymi masztami, białe akcenciki żagli niewielkich jednomasztowych łodzi rybackich. Do charakterystycznych motywów zaliczyć też należy sylwetki marynarzy w kapeluszach z szerokimi rondami, krzątających się na pokładach statków. Repertuar ich póz i gestów jest dość ograniczony i powtarza się nierzadko, ale najbardziej charakterystyczna jest niewątpliwie postać marynarza na dziobie, pochylonego nieco naprzód (ilustr. 1).

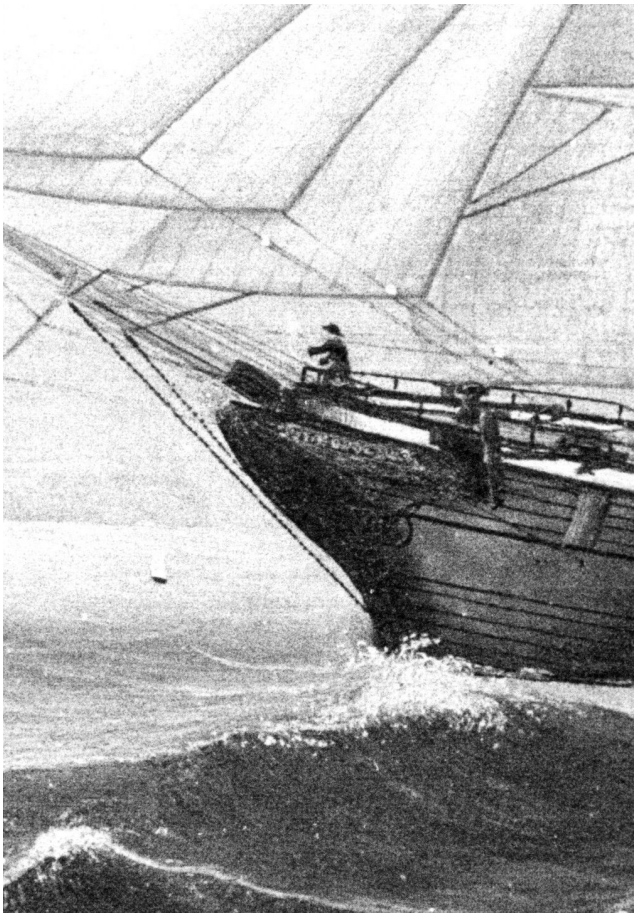
Na pracach z lat sześćdziesiątych XIX w. widać też, jak malarz doskonalił technikę malowania żagli, z początku cokolwiek płaskich, potocznie mówiąc – „papierowych". Wkrótce jął modelować ich kształty za pomocą delikatnych szarobeżowych cieni kładzionych od dołu żagla i od strony rufy. Uzyskiwał w ten sposób efekt światła słonecznego padającego z góry, od strony dziobu, na wydymane wiatrem żagle.

---

a więc przed rokiem 1877 miałby zmienić nazwisko na Edwin Laschke – por. W. Timm, *Kapitänsbilder*, s. 172.

[19] Por. np. „Marie Kuyper", „Capella", „Heinrich Moll", „Juanita", „Margarethe Dethloff".

[20] W. Timm, *Der Schiffsbildmaler*, s. 86.



Ilustr. 1. Postać marynarza na bukszprycie, fragment portretu „Leopolda II”
Fot. Ewa Meksiak, CMM

Niebo na obrazach Lasczky'ego było zazwyczaj pogodne, z lekkimi białymi lub biało-szarymi obłokami. Wyjątek stanowi tu portret „Achillesa” z 1872 r. i ostatnie znane dzieło malarza – portret „Elizabeth” z 1876 r., ukazanej podczas sztormu.

Dojrzewanie warsztatu malarskiego najbardziej widoczne jest w sposobie malowania morza, z początku przedstawianego z pewną nieporadnością, z czasem malowanego coraz swobodniej i bardziej dynamicznie. Na obrazach z lat sześćdziesiątych fale układają się niezbyt regularnie, brakuje im swoistego rytmu. Zdarza się, jak na portrecie brygu „Elisabeth”[21] z Greifswaldu lub barku „Steinhagen-Neuhof”[22] z Wismaru, że pierwszy plan istnieje jakby w oderwaniu od morskiej toni w oddali.

[21] Olej na płótnie, 1865 r., Pommersches Museum, Greifswald.
[22] Olej na płótnie, 1866 r., Stadtgeschichtliches Museum, Wismar.

Wrażenie to pogłębia stosowany jeszcze nie do końca świadomie zabieg rozjaśniania barwy morza w tle. Specyficzny dla Lasczky'ego jest układ fal biegnących w ukośnych rzędach równolegle do hipotetycznej przekątnej, poprowadzonej od lewego dolnego do prawego górnego rogu. Na obrazach sprzed 1870 roku układ ten nie jest jeszcze tak konsekwentnie utrzymywany, fale niekiedy załamują się nieregularnie. Od roku 1870 zaobserwować można wyraźnie ustaloną wizję morza, którym rządzi nieubłagany porządek rytmicznie przepływających fal.

Rok 1870 niewątpliwie jest przełomowy w twórczości Lasczky'ego. Obok utrwalenia sposobu malowania toni morskiej zaszła też zmiana ujęcia portretowanych statków. Wcześniej ukazywane były od strony prawej burty – od roku 1870 od lewej[23]. W tym roku pojawia się także oddzielony żółtą linią margines u dołu obrazu, na którym pochyłym duktem wypisana jest nazwa portretowanej jednostki, jej port macierzysty i nazwisko kapitana. Czasem pojawia się też data, kiedy indziej zamiast portu macierzystego wzmiankowane jest miejsce, na tle którego sportretowano statek. Na wcześniejszych obrazach podpisy o tej treści umieszczane były wprost na tle toni morskiej.

Pomimo uczynionych wcześniej zastrzeżeń dotyczących poziomu artystycznego portretów kapitańskich, należy stwierdzić, że twórczość Lasczky'ego charakteryzuje biegłość malarska. Rysunek jest zazwyczaj swobodny, kompozycje dostosowane skalą do wymiarów podobrazia, proporcje poszczególnych elementów prawidłowe, perspektywa wykreślona należycie i kolorystycznie zrealizowana poprawnie, z wyjątkiem kilku wspomnianych wyżej potknięć. Farba kładziona jest cienko, wprawnymi, w zasadzie niewidocznymi pociągnięciami pędzla, co nadaje obrazom lekkość i elegancję.

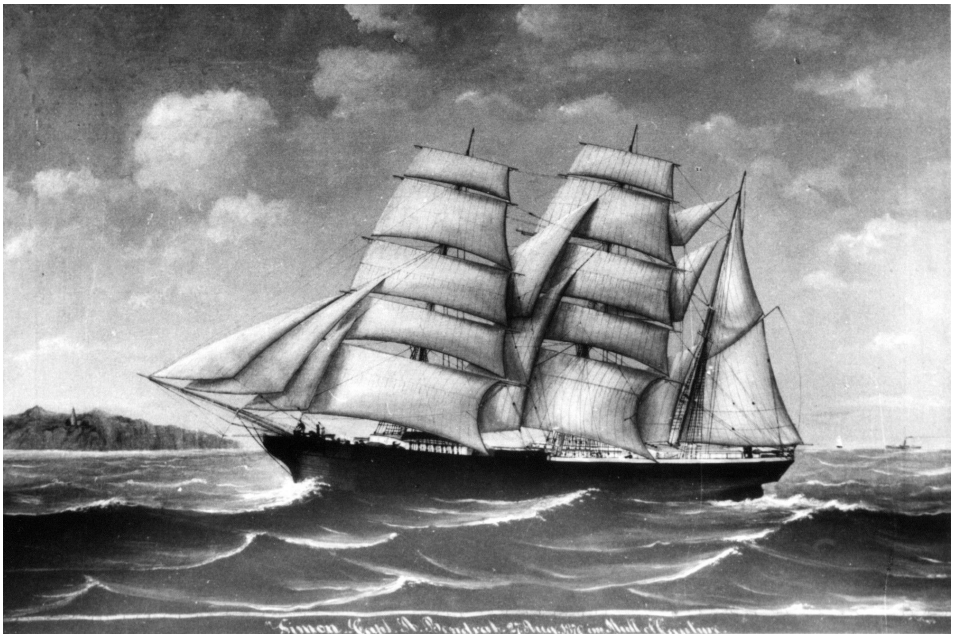
Lasczky sygnował swoje prace zazwyczaj w prawym dolnym rogu wydrapując, zapewne igłą, inicjał imienia i nazwisko: „A. Lasczky". Niekiedy dodawał ostatnie dwie cyfry daty rocznej.

Typowe przykłady dojrzałego stylu malarskiego Augusta Lasczky'ego stanowią trzy obrazy z kolekcji CMM, datowane na lata 1870 i 1871, a więc na moment, kiedy jego styl ostatecznie się ukształtował. Są to portrety barków „Simon"[24] i „Leopold II"[25] oraz brygantyny „Emilie Heyse"[26]. Bardzo do siebie podobne, zarówno w kompozycji, jak i kolorystyce, obrazują jego w pełni już ukształtowaną manierę.

Portret „Simona" (ilustr. 2) to kompozycja o linii horyzontu obniżonej do 1/3 wysokości, przedstawiająca ujętą od strony lewej burty sylwetkę barku pod pełnymi żaglami, na otwartym morzu. Brak bandery i jakichkolwiek proporców sugeruje pośpiech przy realizacji zamówienia. Na pokładzie sylwetki kilku marynarzy w ciemnych kurtkach i kapeluszach, z charakterystyczną postacią pochylonego marynarza na dziobie. Przy linii horyzontu po lewej zamglony zarys skalistego płaskowyżu z wieżą kościoła. Po prawej sylwetka statku parowego z dymiącym kominem i nie-

[23] W. Timm nie znał obrazów z kolekcji CMM i dlatego zapewne podaje datę 1872 – tamże, s. 87.
[24] Olej na płótnie, 1870 r., wym.: 61,0 x 91,5 cm, nr inw.: CMM/SM/3318.
[25] Olej na płótnie dublowanym, 1871 r., wym.: 49,5 x 76,2 cm, nr inw.: CMM/SM/2530.
[26] Olej na płótnie dublowanym, wym.: 50,0 x 74,0 cm, nr inw.: CMM/SM/2361.

wielkiej jednostki żaglowej. Morze z niewielkimi, rytmicznie rozkołysanymi falami, biegnącymi ukośnie, po liniach równoległych do hipotetycznej przekątnej łączącej lewy dolny i prawy górny róg. Warto zwrócić uwagę na niewielką grzywkę piany rozbijającą się o dziób statku – jest to kolejny motyw charakterystyczny dla portretów Augusta Lasczky'ego (por. także ilustr. 1). Barwa morza ciemna, mocno rozjaśniona na dalszym planie. Pogodne niebo z delikatnymi obłokami.

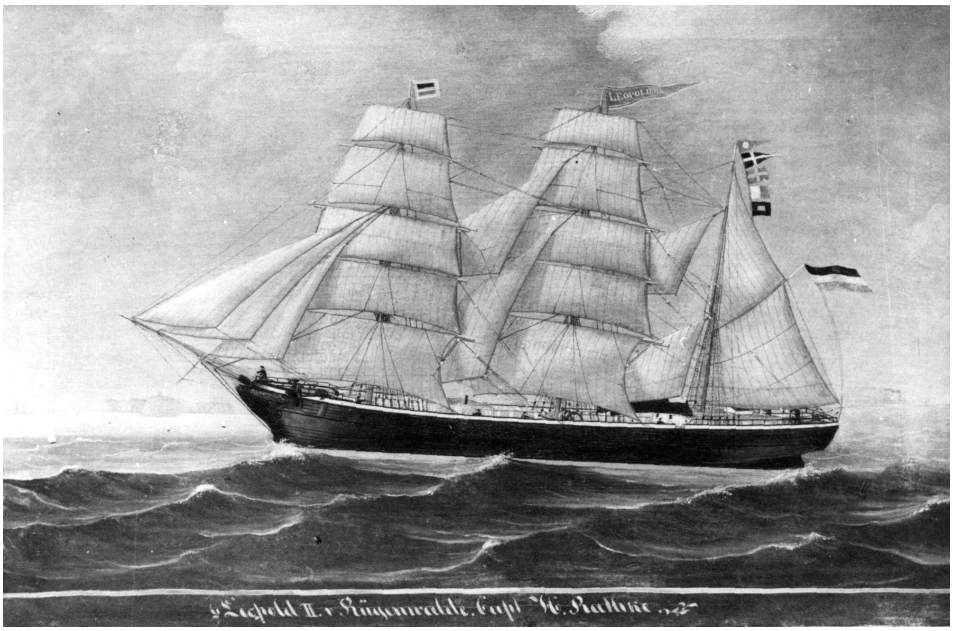


Ilustr. 2. Portret kapitański barku „Simon", 1870 r., CMM/SM/3318
Fot. Ewa Meksiak, CMM

Kolorystyka stonowana, w partii nieba jasna, świetlista, utrzymana w odcieniach jasnego błękitu i mocno rozbielonej szarości, z ciepłymi tonami kremowymi w strefie żagli; ciemna w partii brunatnozielonkawego morza, jak wyżej wspomniano – wyraźnie rozjaśnionego przy linii horyzontu, z ciemnoszarym kadłubem portretowanej jednostki. U dołu, w wąskim, ciemnobrunatnym polu, oddzielonym żółtawą linią, napis: „Simon Capt. A. Bendrah. 27. Aug. 1870 im Mull of Cantyre." Sygnowany w prawym dolnym rogu: „A. Lasczky".

Portret „Leopolda II" (ilustr. 3, 1) różni się od omówionego powyżej jedynie w szczegółach. Kompozycja o linii horyzontu obniżonej do 1/3 wysokości przedstawia bark pod pełnymi żaglami ujęty od bakburty, na nieznacznie sfalowanym morzu. Na topach masztów powiewają proporce, a nad rufą niemiecka bandera. Na pokładzie sylwetki sternika i członków załogi z nieodzownym pochylonym marynarzem na dziobie (ilustr. 1). Inny niż na portrecie „Simona", ale często spotykany na obrazach tego autora, jest zarys trójdzielnego wybrzeża po lewej. Na morzu bliżej

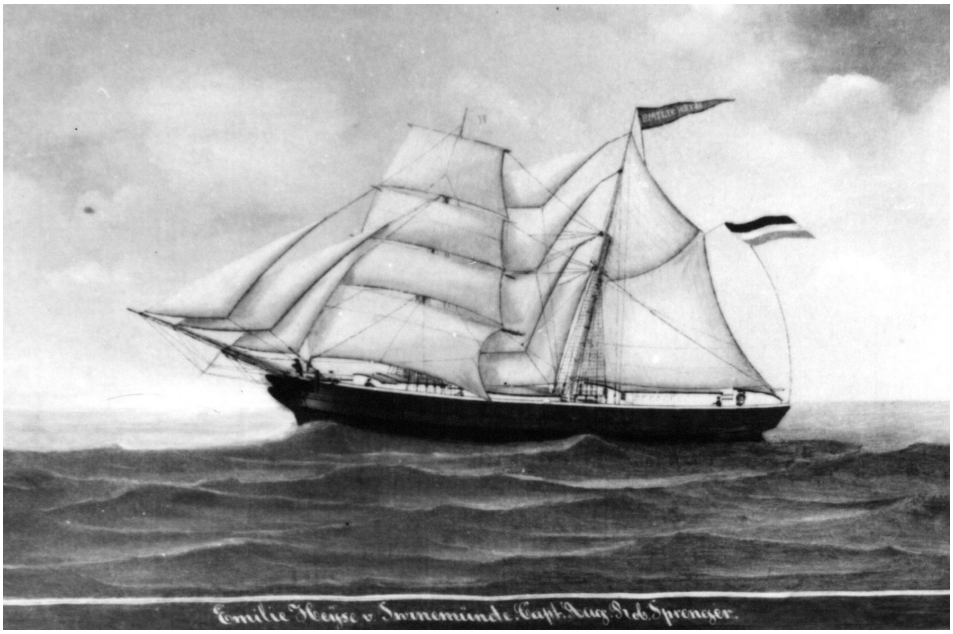
widza kilka łodzi z białymi żaglami, po prawej, przy linii horyzontu widoczny także statek parowy. Tafla morza w tle mocno rozjaśniona w stosunku do pierwszego planu. Precyzyjnie wyrysowane żagle modelowane delikatnym światłocieniem.



Ilustr. 3. Portret kapitański barku „Leopold II", 1871 r., CMM/SM/2530
Fot. Ewa Meksiak, CMM

Podobnie jak na portrecie „Simona", kolorystyka stonowana, w strefie nieba i żagli w odcieniach jasnobłękitnych i kremowych; ciemna w partii brunatnozielonkawego morza, znów wyraźnie rozjaśnionego w głębi, z ciemnozielonym kadłubem portretowanej jednostki. U dołu, w wąskim, ciemnobrunatnym polu, oddzielonym żółtawą linią, napis: „Leopold II v. Rügenwalde. Capt. H. Rathke." Sygnowany w prawym dolnym rogu: „A. Lasczky 71".

Do grupy prac Augusta Lasczky'ego w kolekcji Centralnego Muzeum Morskiego należy też portret brygantyny „Emilie Heyse" (ilustr. 4), wcześniej uchodzący za dzieło nieznanego autora. Poza odmiennym typem jednostki nie ma żadnych w zasadzie różnic w stosunku do omówionych wyżej obrazów, wyjąwszy fakt, że tym razem skalisty płaskowyż przy linii horyzontu jest zaledwie naszkicowany. Na topie fokmasztu proporczyk ze znakiem armatora, na topie grotmasztu proporzec z nazwą statku, nad rufą niemiecka bandera. Na pokładzie, podobne jak na poprzednich obrazach, sylwetki marynarzy. Na morzu po lewej, tuż przy linii horyzontu, pojedyncza łódź z białym żaglem. Toń morska w tle znacznie rozjaśniona w stosunku do pierwszego planu. Niewysokie fale malowane w charakterystyczny dla autora sposób.



Ilustr. 4. Portret kapitański brygantyny „Emilie Heyse", 1871 r., CMM/SM/2361
Fot. Ewa Meksiak, CMM

Podobnie jak na pozostałych dwóch portretach, kolorystyka stonowana, w partii nieba jasna, świetlista, utrzymana w odcieniach jasnego błękitu i mocno rozbielonej szarości, z ciepłymi tonami kremowymi i jasnougrowymi w strefie żagli; ciemna w partii brunatnozielonkawego morza, wyraźnie rozjaśnionego przy linii horyzontu, gdzie również jasnoszary płaskowyż, kadłub portretowanej jednostki zielono-czarny. W wąskim polu wydzielonym żółtą kreską wzdłuż dolnej krawędzi napis: „Emilie Heyse v. Swinemünde. Capt. Aug. Rob. Sprenger." Sygnowany w prawym dolnym rogu: „... Lasczky 71".

Wspólny dla wszystkich trzech prac jest sposób malowania: farba nakładana jest cienko, niewidocznymi niemal pociągnięciami wprawnie prowadzonego pędzla, dzięki czemu malarz osiągał efekt lekkości i elegancji. Powietrzu nie brakuje przejrzystości, a relacje przestrzenne są poprawne i czytelne. Kolorystyka, ograniczona do wąskiej gamy błękitów, zieleni i szarości, przełamanych czernią i brunatnym brązem, potęguje efekt powściągliwej elegancji.

Mamy pewne dodatkowe informacje dotyczące statków przedstawionych na omówionych tu obrazach[27]. Bark „Simon"[28] zbudowany został w 1857 r. w stoczni

[27] Informacje o wszystkich trzech sportretowanych jednostkach zawdzięczam uprzejmości Pana mgr. Marka Cieślaka z CMM w Gdańsku.

[28] Port macierzysty: Gdańsk, znak wywoławczy/rozpoznawczy: HFBP, nośność: 640 ton (320 łasztów).

Klawittera w Gdańsku. Pływał z czternastoosobową załogą. W roku 1871 jego armatorem była spółka Th. Bischoff & Co z Gdańska. Również wzmiankowany na portrecie szyper, A. Bendrat, był gdańszczaninem.

Bark „Leopold II”[29] zbudowano w 1861 r. Załoga liczyła trzynaście osób. Dziesięć lat później jego armatorem był niejaki E. Hemptenmacher, podobnie jak szyper H. Rathke pochodzący z Rügenwalde.

W roku 1871 armatorem brygantyny „Emilie Heyse”[30], zbudowanej w 1858 r., był C. F. Heyse ze Świnoujścia, a szyprem A. Sprenger ze Starego Warpna (Altwarp). Jej załoga liczyła zaledwie siedem osób.

W świetle ustaleń dotyczących wypracowanej przez Lasczky'ego konwencji malarskiej można zaryzykować próbę datacji portretu brygu „Marie Elise” ze zbiorów Darss-Museum w Prerow. Jest to obraz niesygnowany, przypisywany Lasczky'emu. Jakość dostępnych autorce fotografii pozwala jedynie dostrzec pewne cechy kompozycji wspólne z portretami Lasczky'ego powstałymi przed 1870 rokiem, a mianowicie: sylwetka statku skierowana w prawo, brak wydzielonego marginesu na napis w dolnej części obrazu, niezupełnie regularny rysunek fal, brak rozjaśnienia barwy morza na dalszym planie. Zakładając zatem, że dokonana przez Muzeum atrybucja jest poprawna, można umieścić ten obraz pośród portretów sprzed roku 1870.

Od omówionego wyżej typu dojrzałych prac Lasczky'ego odróżniają się: portret barku „Achilles” z 1872 r. i ostatni znany w chwili obecnej portret kapitański jego autorstwa – portret brygu „Elizabeth” (pisownia odmienna niż w nazwie statku z Greifswaldu) z 1876 roku.

Portret „Achillesa”[31] odbiega od wyżej opisanych pod tym jedynie względem, że przedstawia statek żeglujący przy stosunkowo silnym wietrze. Z tego wynika sposób, w jaki namalowane zostały fale morskie, wyższe niż zwykle, nieco nieregularne, z grzywkami piany. Kadłub statku ustawiony jest na nich pod pewnym kątem, a nie równolegle do dolnej krawędzi. Zła pogoda jest też przyczyną, dla której na masztach rozwinięte są tylko nieliczne żagle. W prześwicie między nimi widać przy linii horyzontu statek parowy, także miotany przez wysokie fale. W oddali przy lewej krawędzi obrazu szarawy zarys skalistego płaskowyżu, gdzieniegdzie pojedyncze żagle łódek rybackich. Przed dziobem i za rufą „Achillesa” lecące mewy.

Ciemniejsza i bardziej nasycona niż zazwyczaj jest też kolorystyka obrazu, z głębokim błękitem częściowo zachmurzonego nieba, niemal tak ciemnym jak brunatnozielona toń morska na pierwszym planie. Rozjaśnienie tego odcienia tym razem nie zostało przeprowadzone liniowo – oliwkowe zielenie mieszają się z brunatnymi na pierwszym planie, wzmacniając dynamikę wznoszących się fal. Napis w oddzielonym żółtą kreską polu u dołu głosi: „Achilles v. Rostock. Capt. H. C. Rening”.

---

[29] Port macierzysty: Rügenwalde, znak wywoławczy/rozpoznawczy: JDFK, nośność: 590 ton (295 łasztów).

[30] Port macierzysty: Świnoujście, znak wywoławczy/rozpoznawczy: JBWT, nośność: 207 ton (103,5 łaszta).

[31] Olej na płótnie, 1872 r., Schiffahrtsmuseum der Hansestadt Rostock.

Portret „Elizabeth" jest wyjątkowy w twórczości Augusta Lasczky'ego. Kompozycja, o linii horyzontu tylko nieznacznie obniżonej w stosunku do środka wysokości, przedstawia ukazany od strony rufy i sterburty (a więc zwrócony dziobem w prawo!), w ujęciu *a trois quarts* bryg w czasie sztormu, z latarnią morską na końcu skalnego płaskowyżu po prawej, przy linii horyzontu. Także przy linii horyzontu, po lewej, sylwetka innego dwumasztowego żaglowca, również zmagającego się ze sztormem. Kadłub portretowanego statku od dziobu do śródokręcia przesłonięty wysoką, esowatą falą unoszącą statek. O sile sztormu świadczyć może fakt, że rozwinięte są tylko dwa żagle. Morze wzburzone, fale z jasnymi, postrzępionymi grzywami piany, układające się jednak regularnie, wzdłuż przekątnej lewy dół – prawa góra, w który to schemat wpisana jest, może odrobinę sztucznie, esowata, spieniona fala w centrum. Niebo zachmurzone, ale jasnej barwy. Przy dolnej krawędzi, bezpośrednio na tle toni wodnej, bez oddzielającej kreski, napis: „Elizabeth von Memel/ den 14ten Octbr 1875". Sygnatura w prawym dolnym rogu: „A. Lasczky 76".

Wyliczając odrębności w stosunku do typu portetów kapitańskich malowanych zazwyczaj przez Lasczky'ego, wyjąwszy te, które wynikają bezpośrednio z uwarunkowań przedstawionego tematu, zacząć wypada od kierunku ustawienia statku – w prawo, jak w początkowym okresie twórczości. Linia horyzontu znajduje się znacznie wyżej niż na pozostałych obrazach autora. Podpis u dołu nie jest umieszczony w wydzielonym polu, ale wprost na tle toni wodnej. Brak też rozjaśnienia barwy morza na dalszym planie. Jedynie esowata fala w centrum jest nieco rozjaśniona w swej górnej części, co tworzy efektowny kontrast z ciemną sylwetką kadłuba.

Czy były to jednorazowe zabiegi związane z nietypowym zamówieniem, czy też próba wypracowania nowej maniery – niepodobna odpowiedzieć. Choć skłaniać się można ku pierwszej odpowiedzi, jako że zastosowane zabiegi zmierzają do wzmocnienia dramatycznego efektu wzburzonego morza. Służy temu rezygnacja z oddzielającej margines linii u dołu, przesunięcie linii horyzontu w górę, a nawet rezygnacja z rozjaśnienia barwy morskiej wody w głębi. Te środki wzmagają efekt wielkiej, napierającej ściany wody, podkreślający dramatyzm przedstawionej sytuacji.

Bryg „Elizabeth" zbudowano w 1853 roku, pierwotnie jako bark „Caroline", którego takielunek zmieniono na bryg w roku 1855. W 1869 roku statek zmienił nazwę. W roku 1876 jego armatorem był C. F. Carsjens. Opisany portret zamówiony został przez kapitana Heinricha Hamanna, członka znanej żeglarskiej rodziny, który pływał na „Elizabeth" w latach 1870-88. Przedstawia rzeczywisty epizod z dziejów statku, który jednak zakończył się szczęśliwie. Sztorm zdołał pokonać „Elizabeth" dopiero w 1888 roku u wybrzeży Norwegii, podczas rejsu z Londynu do Kopenhagi[32].

Do obrazów reprezentujących wszystkie typowe cechy stylu Augusta Lasczky'ego należy także portret brygantyny „Hedwig", przez Timma zaliczanej do prac niesygnowanych, nieokreślonej atrybucji[33]. Kompozycja ta, o linii horyzontu obni-

[32] Informacje w niniejszym akapicie przytoczone za: S. Fornacon, *Zwei ostdeutsche*, s. 184-188.
[33] W. Timm, *Der Schiffsbildmaler*, s. 91; tenże, *Kapitänsbilder*, s. 172.

żonej do 1/3 wysokości, przedstawia ukazaną od bakburty sylwetkę brygantyny na morzu, na tle skalistego wybrzeża po lewej, ze statkiem parowym w oddali po prawej, przy linii horyzontu. Kolorystyka jasna z przewagą błękitów oraz jasnych szarości i beżu, w partii morza ciemniejsza, przy czym toń wodna wzdłuż linii horyzontu mocno rozjaśniona. U dołu, w oddzielonym żółtą kreską polu, napis pochyłym pismem o kroju pisma odręcznego: „Hedwig von Barth. Capt. H. F. Zabel".

Można na tym obrazie wskazać wszystkie elementy typowe dla dojrzałych portretów Lasczky'ego. Opisana wyżej kompozycja z obniżoną linią horyzontu, ustawienie statku, wydzielone pole na podpis należą do najoczywistszych. Sposób modelowania wypukłości żagli delikatnymi beżowymi cieniami kładzionymi od dołu i od strony rufy znajduje analogie w zasadzie na wszystkich portretach omawianego autora, chociażby na opisanych wyżej obrazach z kolekcji CMM w Gdańsku. Tak samo rzecz się ma z postaciami marynarzy i sternika na pokładzie. Sposób malowania toni wodnej, z ukośnie biegnącymi falami oraz niewielką grzywką piany w miejscu, gdzie dziób statku przecina powierzchnię wody, ma analogie na wielu sygnowanych portretach malarza, w tej liczbie także na portretach „Simona" i „Leopolda II" z CMM. Charakterystyczny, trójdzielny półwysep ukazany po lewej pojawia się też na portrecie „Leopolda II", a parowiec po prawej jest identyczny niemal z przedstawionym na portrecie „Simona". Oba te elementy pojawiają się łącznie na portrecie „Hellas"[34] z 1875 roku w identycznym ustawieniu jak na portrecie „Hedwig". Także i dukt pisma w podpisie nie różni się od zastosowanego na przywołanych tu portretach. Ustawienie statku w połączeniu ze wspomnianymi już daleko idącymi analogiami z pracami autora powstałymi od 1870 roku pozwalają przypuszczać, że obraz został namalowany w tym czasie. Można zatem z dużą dozą prawdopodobieństwa stwierdzić, że portret brygantyny „Hedwig" jest dziełem Augusta Lasczky'ego powstałym najwcześniej w roku 1870.

Na tle tego, co wyżej powiedziano o stylu Lasczky'ego, niepodobna nie wspomnieć o wymienionym przez W. Timma wśród sygnowanych prac tego malarza portrecie statku „Mercur"[35]. Jest to bardzo interesująca praca – pod każdym niemal względem różni się od wszystkich pozostałych obrazów nie tylko Augusta, ale całej rodziny Lasczky/Laschke. Kompozycja o obniżonej do 1/3 wysokości linii horyzontu przedstawia sylwetkę brygantyny płynącej wzdłuż płaskowyżu, ukazaną od sterburty. W głębi, na prawo od dziobu widoczna łódź z żaglem rejowym i dwoma marynarzami na pokładzie. Przy prawej krawędzi obrazu murowane latarnie w główkach portu. Wzdłuż dolnej krawędzi napis pismem naśladującym drukowane pismo neogotyckie: „Mercur von Greifswald gef: von J. G. Evert. 1861". Obraz sygnowany w prawym dolnym rogu: „Lasczky".

Jak wyżej wspomniano, obraz różni się od innych prac Lasczky'ego pod każdym względem, począwszy od żagli statku, w zasadzie płaskich, lekko tylko modelowanych cieniami padającymi od góry i od strony dziobu, z jednym z żagli udrapowa-

[34] Olej na płótnie, 1875 r., Pommersches Landesmuseum, Greifswald.
[35] W. Timm, *Der Schiffsbildmaler*, s. 88; tenże, *Kapitänsbilder*, s. 172.

nym wokół masztu w nienaturalny sposób, poprzez wodę – pozbawioną rytmu, jakiejkolwiek iluzji ruchu, przypominającą rzadkie ciasto, aż po krajobraz wzdłuż linii horyzontu, mocno przybliżony, pozbawiony wyrazu, malowany z pewnym niezdecydowaniem. Również napis przy dolnej krawędzi, wykonany pismem nawiązującym stylistycznie do gotyku, zasadniczo odróżnia ten obraz od pozostałych. Mimo tych słabości obecność sygnatury nie pozwala podważyć atrybucji. Wydaje się raczej, że mamy tu do czynienia z wczesną próbą na polu malarskim, za którą poszła intensywna nauka, dzięki której autor już w roku 1865 osiągnął znacznie wyższy poziom.

Na zakończenie wypada poświęcić słów parę malarstwu synów Augusta – Edwina i Charlesa. Uczyli się oni najpewniej od ojca i przejęli jego manierę. Rzeczywiście, podobieństwo ich prac jest bardzo duże. Niemniej jednak można dostrzec pewne odmienności. Ogólnie mówiąc, synowie malowali nieco mniej swobodnie, sylwety statków są na ich obrazach nierzadko płaskie, brak iluzji trójwymiarowości. Żagle nie są modelowane tak subtelnie, a wrażenie pewnej sztuczności stwarza mocne podkreślenie pasów tkaniny, z której je uszyto. Morze na obrazach Edwina i Charlesa jest także nieco inne, z licznymi grzywkami piany na grzbietach fal, tracące chwilami nieubłaganą regularność cechującą morze Augusta. Nieco inaczej wyglądają marynarze, ich pozy są bardziej usztywnione, czasem nienaturalne. Liternictwo podpisów, choć bardzo podobne, nie jest identyczne. Inaczej wygląda sylwetka stateczku parowego pojawiająca się w tle, niczym swoiste memento dla portretowanych żaglowców, które rychło zostały zepchnięte w cień przez statki parowe.

Zadaniem niniejszej pracy była prezentacja dorobku Augusta Lasczky'ego jako autora portretów kapitańskich. Jak dotąd, nie udało się w szczegółach odtworzyć kolei jego losu w ojczyźnie, nie wiadomo też, jak w rzeczywistości się nazywał. Być może w przyszłości uda się te fakty ustalić, może też łaskawszym okiem spojrzymy na wdzięczne, choć czasem nieporadne portrety statków, które wszak są świadkami minionego czasu i jako takie zasługują na uwagę badaczy i zainteresowanie gości muzeów.

Portrety kapitańskie autorstwa Augusta Lasczky'ego i jego synów

August Lasczky:

1. Brygantyna „Mercur", 1861, Greifswald, kpt. J. G. Evert – Kulturhistorisches Museum, Stralsund
2. Bryg „Johanna Emilie", 1862, Barth, kpt. F. J. Schuberg – zbiory prywatne
3. Bryg „Elisabeth", 1865, Greifswald, kpt. S. F. Kraeft – Pommersches Landesmuseum, Greifswald
4. Barkentyna „Rudolf Ebel", 1865, Szczecin – Werder Collection, Niemcy
5. Barkentyna „Rugia", 1865, Stralsund, kpt. J. Alwert – zbiory prywatne
6. Bark „Molly", 1865-68, Szczecin (N), kpt. F. Würtz – Altonaer Museum, Hamburg

7. Bryg „Agnes”, 1866, Barth, kpt. J. H. Weidemann – zbiory prywatne
8. Bark „Steinhagen-Neuhof”, 1866, Wismar, kpt. C. G. J. Klatt – Stadtgeschichtliches Museum, Wismar
9. Bark „Borussia”, 1867, Greifswald (N), kpt. J. Wigner – Pommersches Landesmuseum, Greifswald
10. Brygantyna „Regulus”, 1867, Barth, kpt. J. J. Borgwardt – Heimatmuseum, Zingst
11. Bryg „Robert&Paul”, 1867/8, Stralsund, kpt. R. Schluck – zbiory firmy prywatnej, Stralsund
12. Bark „Prinz Adalbert”, po 1868, Wolgast (N), kpt. H. Grehn – Pommersches Landesmuseum, Greifswald
13. Bryg „Marie Elise”, przed 1870, ?, (N) – Darss-Museum, Prerow
14. Bark „Dolly”, 1870, Greifswald, kpt. H. L. Schultz – Werder Collection, Niemcy
15. Bark „Simon”, 1870, Gdańsk, kpt. A. Bendrat – CMM, Gdańsk
16. Bryg „Die Eiche”, ok. 1870, Rostock, kpt. A. Westendorff – zbiory prywatne, Niemcy
17. Bark „Europa”, ok. 1870, Gdańsk (N), kpt. S. Zielke – zbiory prywatne, Niemcy
18. Bark „Pansewitz”, ok. 1870, Barth (N), kpt. J. Wallis – zbiory prywatne, Berlin
19. Bryg „Partisan”, ok. 1870, Ribnitz (Rostock?), kpt. A. Köve – Werder Collection, Niemcy
20. Bark „Apotheker Diesing”, po 1870, Stralsund (N), kpt. J. Segebarth – Darss-Museum, Prerow
21. Bark „Jacob Arndt”, po 1870, Gdańsk, kpt. F. Meestermann – Schiffahrtsmuseum, Rostock
22. Brygantyna „Emilie Heyse”, 1871, Świnoujście, kpt. A. P. Sprenger – CMM, Gdańsk
23. Bark „Leopold II”, 1871, Rügenwalde, kpt. H. Ralhne – CMM, Gdańsk
24. Bark „Achilles”, 1872, Rostock, kpt. H. C. Rening – Schiffahrtsmuseum, Rostock
25. Brygantyna „Carl”, po 1872, Stralsund (N), kpt. Streufert – Darss-Museum, Prerow
26. Bark „Thorvaldsen”, 1873, Bergen – Bergens Sjofartsmuseum
27. Bark „Minna”[36], 1874, Barth, kpt. O. Fischer – Altonaer Museum, Hamburg
28. Bryg „Hellas”, 1875, Greifswald (N) – Pommersches Landesmuseum, Greifswald
29. Bryg „Elizabeth” (ex „Caroline”), 1876, Memel, kpt. H. Hamann – Altonaer Museum, Hamburg
30. Brygantyna „Hedwig”, po 1875, Barth (N), kpt. H. F. Zabel – Heimatmuseum, Zingst

[36] Obraz ma wymiary 51,0 x 76,5 cm, tymczasem K. Buchholz KG, *Laschke, August*, opisuje portret barku „Minna”, datowany na 1871 r., o wymiarach 50,0 x 72,0 cm. Brak informacji o właścicielu tego obrazu nie pozwala stwierdzić, czy chodzi o drugi, wcześniejszy portret tego samego statku, czy też autor dysponował nieprecyzyjnymi informacjami.

E&C Laschke:

1. Barkentyna „Mönchgut", 1877, Stralsund, kpt. C. Kliesow – zbiory prywatne
2. Bark „Richard Cobden", 1879, Christiania, kpt. C. Jansen – Norsk Sjofartsmuseum, Oslo
3. Bryg „Richard", 1880, Rostock, kpt. F. Krohn – zbiory prywatne
4. Bryg „Frau Marie", 1882, Rostock, kpt. P. H. Voss – Darss-Museum, Prerow
5. Bark „Olga", 1882, Gdańsk – zbiory prywatne
6. Bryg „Adolph Friedrich", b.r., Stralsund, kpt. J. Netzel – Kulturhistorisches Museum, Stralsund
7. Bryg „Sambo", b.r., Fredrekstad, kpt. C. H. Wilhelmsen – Norsk Sjofartsmuseum, Oslo

E. Laschke:

1. Bark „Pomona", 1883, Arendal – Sjofartsmuseum, Sandefjord[37]
2. Bark „Elodie", 1884, Rostock, kpt. H. Grahl – zbiory prywatne
3. Brygantyna „F. W. Fischer", 1886, Rostock – zbiory prywatne

Prace niesygnowane, bez atrybucji:

1. Bark[38] „Mentor", 1858, Barth, kpt. J. Lembke[39] – zbiory prywatne, Berlin
2. Bryg „Meteor", 1866-68, Rostock, kpt. E. F. Beyer – Stadtgeschichtliches Museum, Wismar
3. Bark „Doris Gerdes", 1866-70, Rostock, kpt. A. Meyer – Schiffahrtsmuseum, Rostock
4. Bark „V. Heyden-Cartlow", przed 1868, Anklam, kpt. C. A. Gaede – Heimatmuseum, Anklam
5. Bryg „Hermann Lewe", po 1867, Stralsund, kpt. C. Lewe – zbiory prywatne
6. Bark „Henriette Steinorth", po 1868, Barth, kpt. J. Steinorth – zbiory prywatne
7. Galeasa „Hans", 1868-74, Rostock – H. Rahden, *Die Schiffe der Rostocker Handelsflotte*, poz. 619[40]

---

[37] Tak podaje W. Timm, *Der Schiffsbildmaler*, s. 88. Muzeum udzieliło negatywnej odpowiedzi na kwerendę. W wyniku dalszych poszukiwań dotarłam do portretu kapitańskiego barku „Pomona" z Arendal (kpt. C. J. Möller), którego obecnym właścicielem jest „Arendals Sjomandsforening". Z pewnością nie jest to jednak dzieło rodziny Lasczky/Laschke.

[38] K. Buchholz KG, *Laschke, August*, podaje, że „Mentor" to brygantyna.

[39] H. Szymanski, *Deutsche Segelschiffe*, [w:] Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde an der Universität Berlin, N. F. Hist.-volkswirtsch. Reihe, z. 10, Berlin 1934 (dalej: „Szymanski"), ilustr. 181.

[40] H. Rahden, *Die Schiffe der Rostocker Handelsflotte. 1800-1917*, Rostock 1941; dalej: „Rahden".

8. Bark „Theodor Bernicke”, 1868-78, Rostock – Rahden, poz. 1199
9. Bark „Marie Kuyper”, 1868-94, Rostock – Schiffahrtsmuseum, Rostock
10. Bark „Mittwoch”, po 1870, ? – Szymanski, ilustr. 196
11. Bark „Capella”, 1871-92, Rostock, kpt. D. Voss – zbiory prywatne
12. Bark „Carl Linck”, ok. 1872, Gdańsk – zbiory prywatne
13. Bryg „Heinrich Moll”, 1872-93, Rostock – Rahden, poz. 694
14. Bark „Die Gartenlaube”, po 1872, Stralsund, kpt. J. F. Krüger – zbiory firmy prywatnej, Stralsund
15. Fregata „Juanita”[41], 1873-85, Rostock, kpt. F. Hauer – Rahden, poz. 771
16. Brygantyna „Margarethe Dethloff”, 1874-87, Rostock – Rahden, poz. 880 – Schiffahrtsmuseum, Rostock
17. Brygantyna „Agathe Catharina”, b.r., (?), kpt. Asmussen – zbiory prywatne
18. Bark „Diogenes”, b.r., Barth – zbiory prywatne

[41] Wstępne oględziny dostępnej mi fotografii tego obrazu wskazują, że nie jest to dzieło malarza z rodziny Lasczky/Laschke.